



## Repertoriul jurisprudenței

Cauza C-80/17

**Fundo de Garantia Automóvel  
împotriva  
Alina Antónia Destapado Pão Mole Juliana  
și  
Cristiana Micaela Caetano Juliana**

(cerere de decizie preliminară formulată de Supremo Tribunal de Justiça)

„Trimitere preliminară – Asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule – Directiva 72/166/CEE – Articolul 3 alineatul (1) – A doua directivă 84/5/CEE – Articolul 1 alineatul (4) – Obligația de a încheia un contract de asigurare – Vehicul immobilizat pe un teren privat – Drept de acțiune al organismului de despăgubire împotriva proprietarului vehiculului neasigurat”

Sumar – Hotărârea Curții (Marea Cameră) din 4 septembrie 2018

1. *Apropierea legislațiilor – Asigurarea de răspundere civilă auto – Obligații ale statelor membre – Obligația generală de asigurare a vehiculelor care provin în mod obișnuit de pe teritoriul lor – Domeniu de aplicare – Aplicabilitate în privința unui vehicul immobilizat pe un teren privat, însă apt să circule*

*[Directiva 72/166 a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14, art. 1 pct. 1, art. 3 alin. (1) și art. 4]*

2. *Apropierea legislațiilor – Asigurarea de răspundere civilă auto – Directiva 84/5 – Intervenția organismului care garantează despăgubirea victimelor accidentelor rutiere – Condiții – Limite*

*[Directiva 84/5 a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14, art. 1 alin. (4)]*

3. *Apropierea legislațiilor – Asigurarea de răspundere civilă auto – Directiva 84/5 – Intervenția organismului care garantează despăgubirea victimelor accidentelor rutiere – Reglementare națională care prevede posibilitatea organismului de a formula acțiune împotriva persoanei supuse obligației de asigurare de răspundere civilă – Aplicabilitate chiar și în caz de neangajare a răspunderii civile a acestei persoane pentru accident – Admisibilitate*

*[Directiva 84/5 a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14, art. 1 alin. (4)]*

1. Articolul 3 alineatul (1) din Directiva 72/166/CEE a Consiliului din 24 aprilie 1972 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005, trebuie să fie interpretat în sensul că încheierea unui contract de asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de un

autovehicul este obligatorie atunci când vehiculul în cauză este încă înmatriculat într-un stat membru și este apt să circule, dar este imobilizat pe un teren privat ca urmare a simplei decizii a proprietarului său care nu mai intenționează să îl conducă.

Articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă, formulat în termeni foarte generali, impune, așadar, statelor membre să prevadă, în ordinea lor juridică internă, o obligație generală de asigurare a vehiculelor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2013, Csonka și alții, C-409/11, EU:C:2013:512, punctul 24). Astfel, fiecare stat membru trebuie să se asigure că, sub rezerva derogărilor prevăzute la articolul 4 din această directivă, orice vehicul care provine în mod obișnuit de pe teritoriul său este acoperit printr-un contract încheiat cu o companie de asigurări care să garanteze, în limitele definite de dreptul Uniunii, răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculul menționat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2013, Csonka și alții, C-409/11, EU:C:2013:512, punctul 28). Noțiunea „vehicul” este definită la articolul 1 punctul 1 din Prima directivă ca însemnând „orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat”. Această definiție este independentă de utilizarea care se dă sau care se poate da vehiculului în cauză (Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, punctul 38, și Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, punctul 29). După cum a arătat avocatul general la punctele 63-65 din concluzii, o asemenea definiție militează în favoarea unei abordări obiective a noțiunii „vehicul”, care este independentă de intenția proprietarului vehiculului sau a unei alte persoane de a-l utiliza în mod efectiv.

Pe de altă parte, este important de subliniat că, spre deosebire printre altele de cauzele în care au fost pronunțate Hotărârea din 4 septembrie 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), Hotărârea din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), și Hotărârea din 20 decembrie 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007) – în care Curtea a fost chemată să precizeze, în ceea ce privește autovehicule pentru care fusese încheiată o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de acestea, cazurile de utilizare a vehiculului asigurat care sunt acoperite de asigurarea astfel încheiată –, cauza principală privește problema distinctă a domeniului de aplicare al obligației de a încheia o asemenea asigurare, care, din rațiuni de securitate juridică, trebuie să fie stabilită în prealabil, cu alte cuvinte înainte de o eventuală implicare a vehiculului în cauză într-un accident. După cum a arătat avocatul general la punctul 34 din concluzii, domeniul de aplicare al intervenției obligatorii a organismului de despăgubire prevăzut la articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă coincide, așadar, în ceea ce privește daunele cauzate de un vehicul identificat, cu domeniul de aplicare al obligației generale de asigurare prevăzute la articolul 3 alineatul (1) din Prima directivă. Intervenția obligatorie a acestui organism într-o asemenea situație nu se poate extinde, așadar, la cazurile în care vehiculul implicat într-un accident nu intra sub incidența obligației de asigurare.

(a se vedea punctele 36-40, 46 și 52 și dispozitiv 1)

2. A se vedea textul deciziei.

(a se vedea punctele 44 și 45)

3. Articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005, trebuie să fie interpretat în sensul că nu se opune unei legislații naționale care prevede că organismul menționat de această dispoziție are dreptul de a introduce o cerere de despăgubire atât împotriva persoanei sau a persoanelor responsabile de accident, cât și împotriva persoanei care era supusă obligației de a încheia o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehiculul care a provocat daunele reparate de acest organism, dar care nu a încheiat niciun contract în acest scop, chiar dacă această persoană nu ar fi responsabilă civilmente pentru accidentul în care s-au produs aceste daune.

Deși legiuitorul Uniunii a înțeles să mențină dreptul statelor membre de a soluționa cererile de despăgubire ale organismului de despăgubire prevăzut la articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă, printre altele împotriva „persoan[ei] sau a persoanel[or] responsabile de accident”, el nu a armonizat totuși diferitele aspecte referitoare la cererile de despăgubire ale unui asemenea organism, în special stabilirea celorlalte persoane care pot face obiectul unei asemenea cereri, astfel încât, după cum a subliniat Comisia, aceste aspecte intră sub incidența dreptului național al fiecărui stat membru. Astfel, o legislație națională poate prevedea că, atunci când proprietarul vehiculului implicat în accident nu și-a îndeplinit obligația de asigurare a vehiculului care îi revenea – precum în speță – în temeiul dreptului național, organismul de despăgubire menționat poate formula o cerere de despăgubire atât împotriva persoanei sau a persoanelor responsabile de accident, cât și împotriva proprietarului respectiv, indiferent de răspunderea civilă a acestuia din urmă pentru producerea accidentului.

(a se vedea punctele 55-57 și dispozitiv 2)